14 EKİM 1972
SAYI : 2

Milliyet

ÇOCUK

7'den 70'e bütün çocukların dergisi

İZCİLİĞİN BABASI: BADEN POWELL

Yazısı 2. sayfada

İSTERCAKI _ MELİHAT

İZCİLİĞİN BABASI:

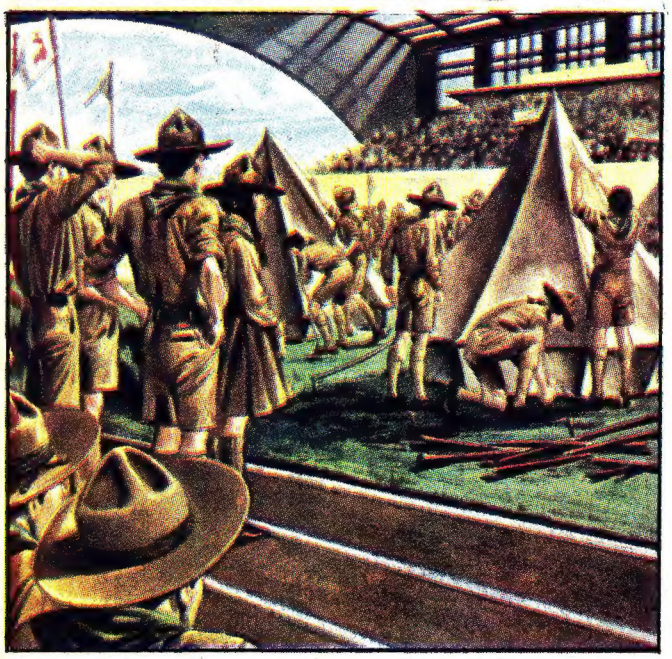
1. 1900 yılında, İngiliz sömürgesi olan Güney Afrika'da, Hollanda asıllı Boer'ler, isyan çıkarmışlardı. Tam yedi aydır, Mafeking isimli küçük bir kasabayı kuşatıyorlardı. Bir avuç İngiliz askeri ise İngiltere'den yardım gelmesini beklerlerken, kasabayı kahramanca savunuyordu. Başlarında Albay Robert Baden-Powell bulunuyordu... Nihayet, İngiltere'de uzun süredir beklenen haber geldi : "Mafeking kurtarıldı!" Halk sokaklara dökülmüş, sevinç gösterileri yapıyordu.

2. Baden-Powell İngiltere'ye geldiğinden, İngiliz gençliğinin başıboş, kendi hallerinde, amaçsız yaşadıklarını gördü. O günlerdeki birkaç gençlik kurumu, genç çocuklara bazı askeri bilgiler vermekten ve onları uygun adım yürütmekten başka bir şey yapmıyordu. Oysa Baden-Powell, bu konuda çeşitli şeyler yapılabileceğini biliyordu. Aklı, yepyeni fikirlerle doluydu. Evet, İngiliz gençleri, İngiliz çocukları için bir şeyler yapmak gerekiyordu. Bu uğurda uğraşacaktı.

3. Baden-Powell, gençliğinde, arkadaşlarıyla birlikte, ormanda deniz kenarında, kırda, kamp ateşinin çevresinde ne güzel günler geçirdiğini, bunların kendisine ne büyük bir mutluluk verdiğini hatırlıyordu. Kamp hayatındaki disiplinin, dikkatin, kendine güvenin, arkadaşlara karşı bağlılığın, gençler için hem yararlı, hem eğlenceli olacağına inanıyordu. Düşüncelerini ispatlamak için Baden-Powell 21 çocuğu Dorset'teki, Brownsea Adasıda kamp kurmaya davet etti...

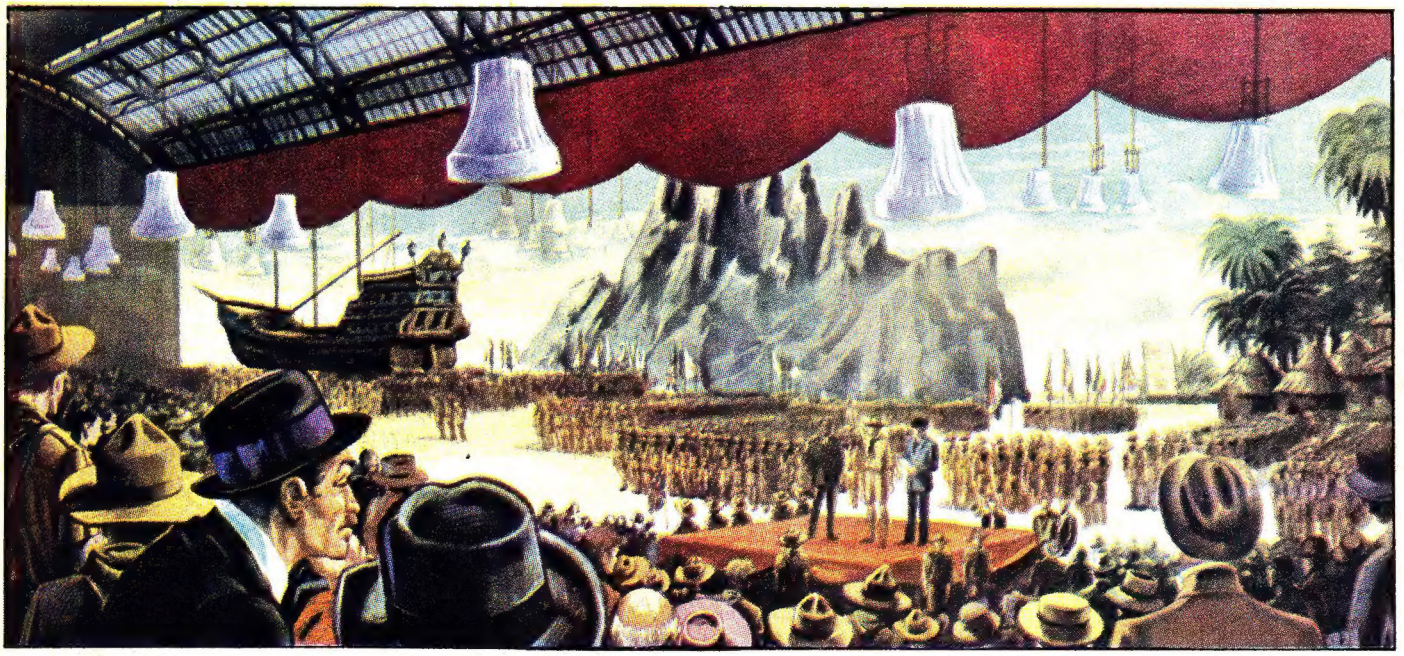
4. Yıl 1907'di. Bu ilk "izci kampı" bütün yurtta büyük bir başarı kazandı. Baden-Powell ilk tecrübelerini ve bu konudaki diğer fikirlerini "izcilik" isimli küçük bir kitapta topladı. Bu kitap, birandabütün gençler tarafından benimsendi. Baden-Powell, birçok gencin bu kitaptaki fikirlerden faydalanarak, kendi aralarında izci kulüpleri kurduklarını görerek, şaşkınlıklar içinde kaldı. İşte İzcilik hareketi başlamıştı. Ve hızla yayılacaktı artık...

BADEN POWELL



5. İngiltere'nin dört bir yanında izci oymakları kurulmuştu... 4 Eylül 1910 da, onbirbin izci, Londra'daki Kristal salonda bir araya gelerek, seyircilere izcilikte kullanılan çeşitli teknikleri gösterdiler. Aynı yıllarda Türkiye'de de izcilik duyulmağa başladı...Edirne Öğretmen Okulu öğretmenlerinden Ahmet Bey ilk teşkilatı kurdu ... Bunları Galatasaray, Darüşşafaka ve İstanbul Liselerinin taburları izledi. 1912'de ilk izci örgütü Enver Paşanın başbuğluğunda kuruldu.

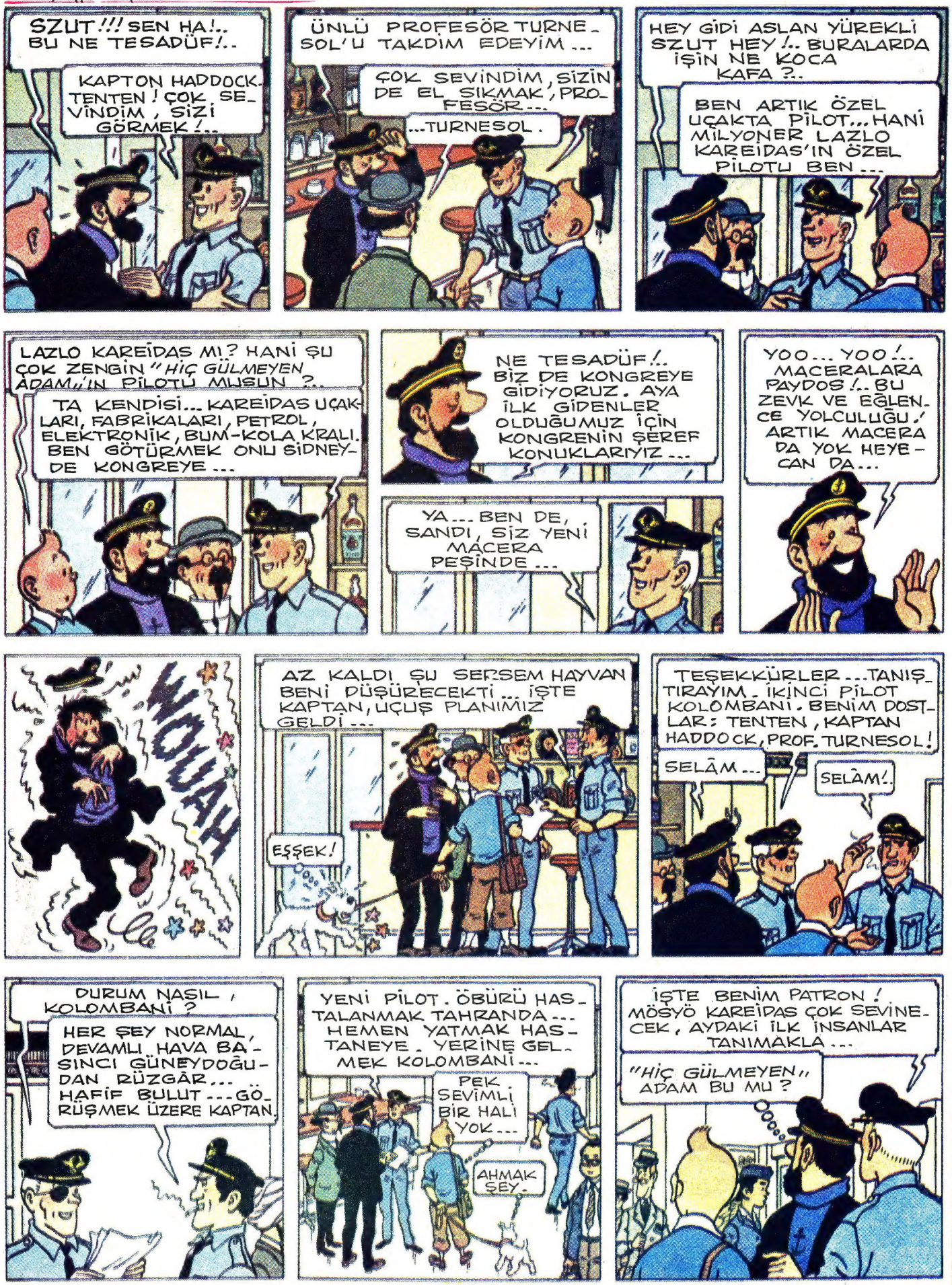
6. Kristal Saray'daki bu büyük toplantı, İngiltere'de ne kadar güçlü bir izcilik anlayışı olduğunu ortaya koydu. İzci olan gençlerin günlük yaşantıları, hal ve tavırları bambaşkaydı artık. İzcilerle ilgili hikayeler arasında şöyle bir hikayeye de rastlıyoruz. Londra'nın sisinde kaybolan bir Amerikalıya bir izci yardım etmişti. Amerikalının teklif ettiği bahşişi de kabul etmemişti genç çocuk Amerikalı, yurduna döner dönmez, ilk iş olarak bir izci teşkilatı kurmak oldu.



7. 1970 yılında, artık Avrupa'nın her yerinde izcilere rastlamak mümkündü. Çeşitli ülkelerden gelen Altı bin izci, bu kez de Londra'nın büyük Olympia Salonunda bir araya geldi. İşte bu büyük toplantıya, "Jamburi" (Kızıl derililerden alınma bir kelime) ismi verildi. İlk Jamburi'de Baden-Powell'e, Başbuğ ünvanı verildi. Baden - Powell yorulmak bilmiyor ve dünyanın her yerine izciliği yaymak için koşuyordu. Amacı gençlerin iyi çağlarını insanlık için değerlendirmekti.

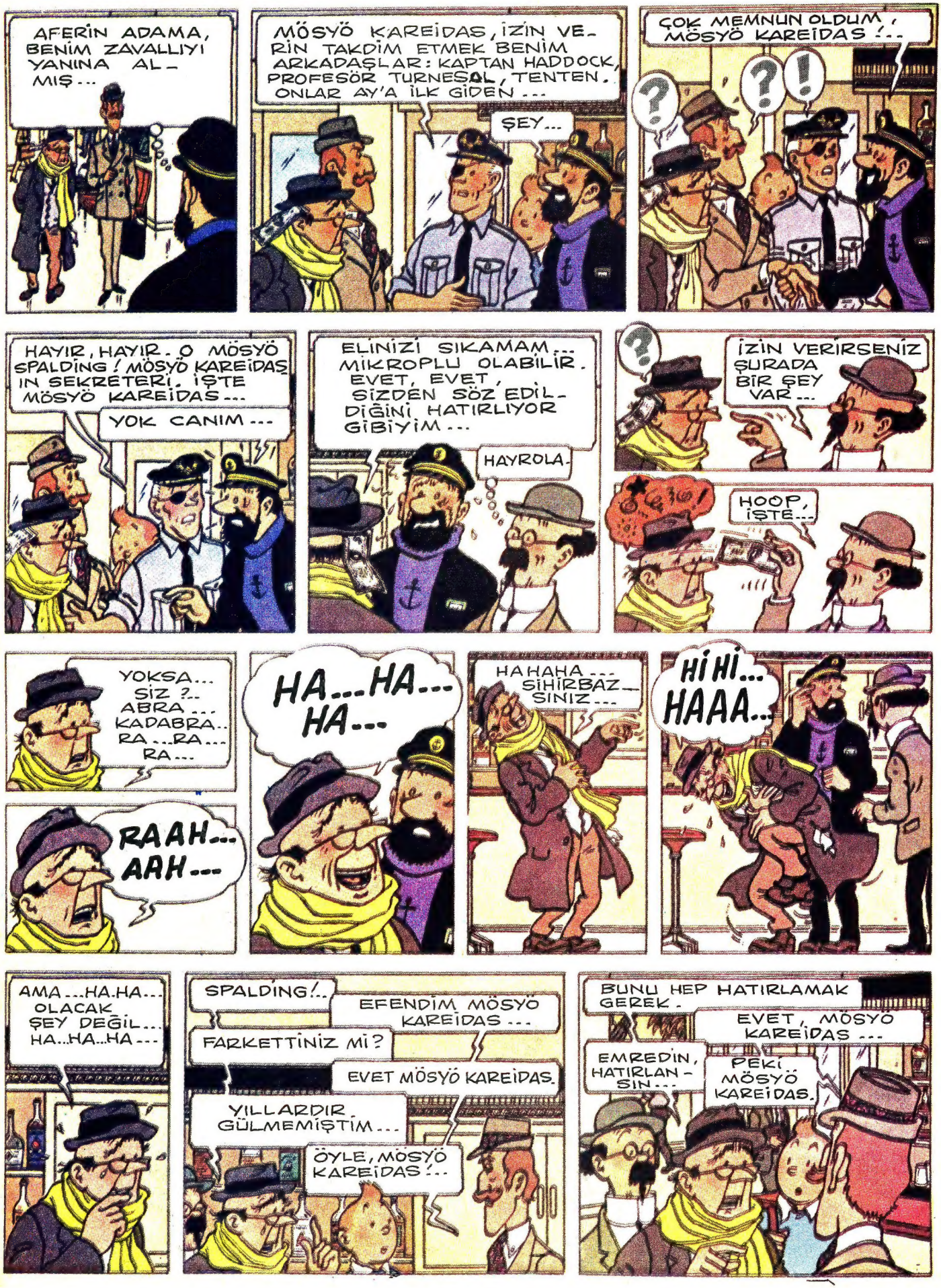
8. Artık Baden-Powell pek genç değildi. Ancak bu ünvanı aldıktan sonra dünyadaki bütün izci kuruluşlarını görmek üzere büyük bir geziye çıktı. Her yıl başka bir ülkede Jamburi'ler tertiplendi... 1931 yılında Hollanda'daki Jamburi'de, bütün ülkelerden gelen 26000 genç izcinin önünde, dünyanın bütün izcilerine veda etti. Dört yıl sonra hayata gözlerini yumdu. Artık o yoktu. Ama ismi bütün gençler arasında yaşıyacak ve her vesile ile saygıyle anılacaktı.

TENTEN'in MACERALARI



SİDNEY YOLCULUĞU ❷

Türkiye'de yayın hakkı Milliyet'e aittir.

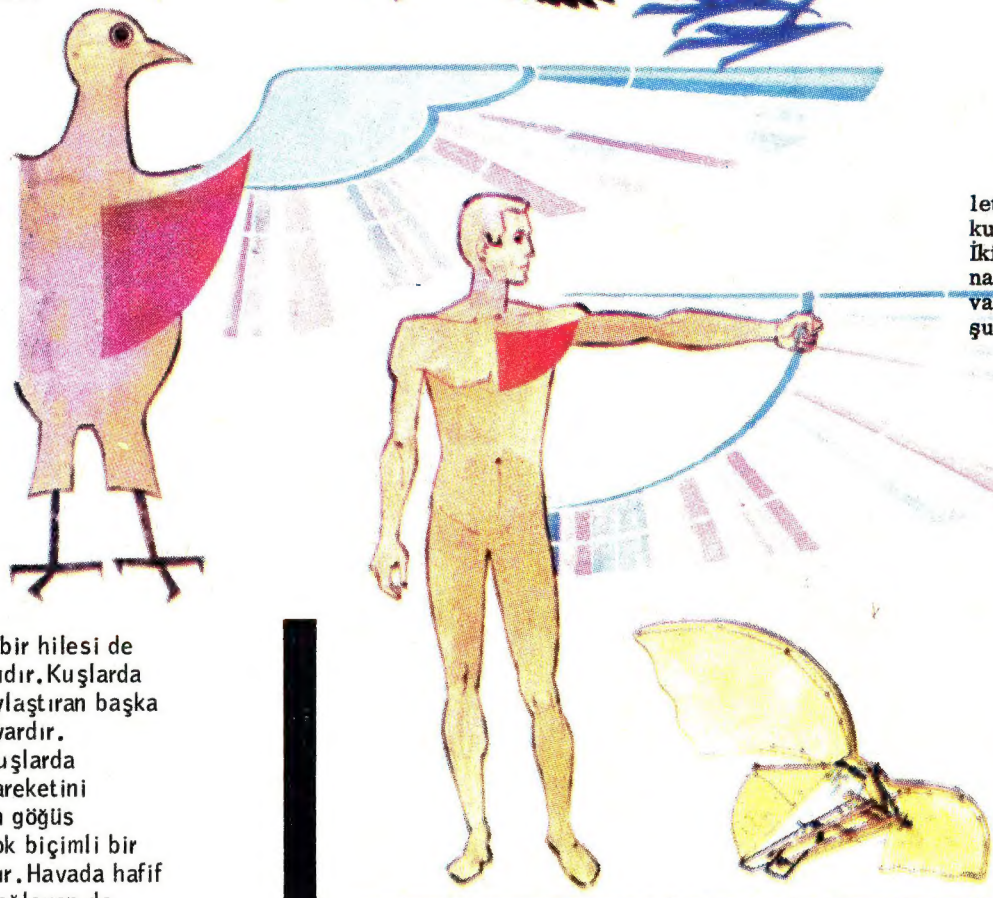


İNSAN NASIL UÇTU

Kuş uçuyor da insan neden uçamıyor? Bu, hayvan yürüyor da ağaç neden yürümüyor? sorusu gibi anlamsızdır.

Kuş neden uçar? Kanatları olduğu için... Kuşların, bizim kollarımız yerine geçen üst eklemleri özel bir şekil almıştır. Tüylü olan bu kısma kanat denir. Havada hareket etmeleri bu kanatlar sayesinde olur. Kanatlar aşağı yukarı oynamalıdır. Kanatlar yukarıya doğru hareket edince kuşu arkasından ileriye doğru götürür. Kuşlar ne kadar hafif olurlarsa o kadar da hızlı uçabilirler.

İşte kuş ve insan iskeletleri. Solda kanatlı bir kuşla bir insan görülüyor. İkisinin de göğüs kaslarına bakınız. Ne gibi farklar var. İşte bu değişiklik kuşun uçmasını sağlıyor.



Uçmalarının bir hilesi de hafif oluşlarıdır. Kuşlarda uçmayı kolaylaştıran başka etkenler de vardır. Gerçekten, kuşlarda kanatların hareketini kolaylaştıran göğüs kaslarının çok biçimli bir konumu vardır. Havada hafif bir uçmayı sağlayan da iskelet içindeki bazı çukurlardır. Bu çukurlar kanatlar açıldığında hava ile dolarak uçmayı birhayli kolaylaştırır.

Burada sizlere soruyoruz: İnsan neden uçmaz? İnsan, "Oldukça büyük" kanatları olsaydı uçabilir miydi?

LEONARDO'NUN BÜYÜK KURUNTUSU

Leonardo da Vinci'nin, havacılık konusunda üstün bir zekâya sahipti. Kuşların uçuşlarını dikkatle inceleyen bu bilgin, onları taklit etmek için ustaca makinalar tasarladı. Çalışmaları arasında helikopter bile vardır. Fakat Leonardo, bilimin kesin hesaplar üzerine değil, görgü ve deneye dayandığı bir çağda yaşamıştır. Gerçekten, onun uçan makinaları, ayrıntılarında mükemmel olmakla beraber, insan gücünü kullanmak zorundaydılar, fakat insan kolları onun ağırlığını kaldırmaya yeterli değildir. Bu bakımdan, Leonardo'nun elinde motor olmadığı için onun uçan makinaları hareketsiz kalmışlar ve o uçuşu sağlayamamışlardır.

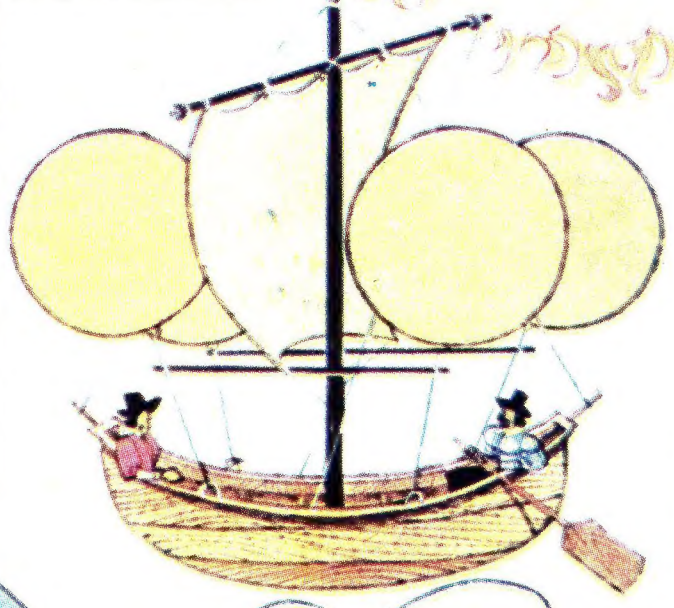
İnsan önce efsanelerde uçtu

Leonardo'nun kuruntusu, Onun aşırı olan yaratma yeteneğini hiç de azaltmamıştır. Onun zamanında "bilim araçları" yoktu. Hastalığını iyice bilmemekle beraber, gerekli ilâçlar kullanamadığı için hastasını tedavi edemeyen bir doktordan farkı yoktu.

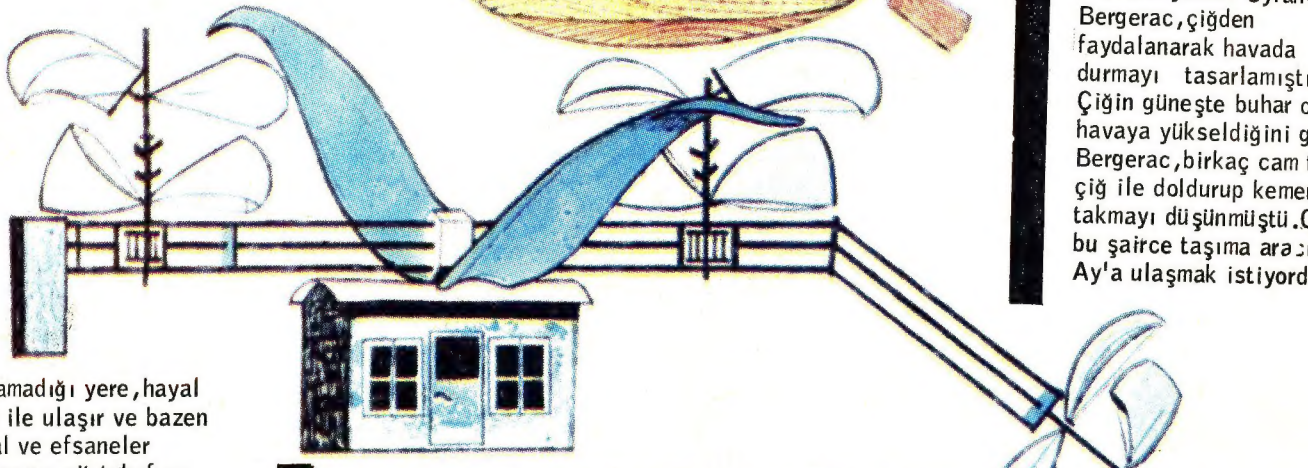
Fakat insan yaman bir yaratıktır. Bilimle ulaşamadığı yere, hayal gücü ile ulaşır ve bazen masal ve efsaneler dünyasına ait tuhaf ve olmayacak makinalar düşünmeye koyulur. Havacılık tarihini araştıracak olursak bizi hayretler içinde bırakacak benzeri pek çok örnekle karşılaşırız.

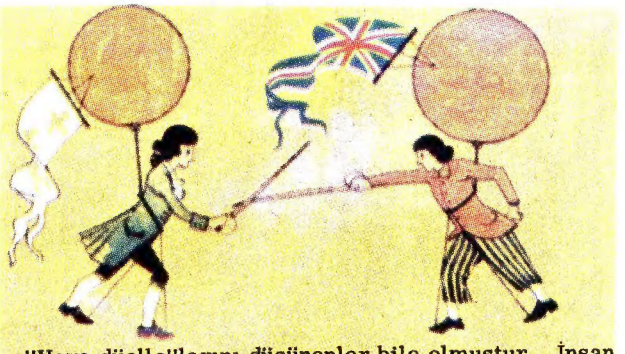
Mısırlılardan Çinlilere, kızgın Afrika ovalarından sisli kuzey topraklarına kadar, efsane bize kanatlanmış insanlardan, gök tanrılarından ve rüzgâr tarafından sürüklenen hayali arabalardan bahseder.

Fakat hayal gücü, bazen de bilimsel teorilere dayanmaya çalışır. Bu iş, deneyin sonuçları hesaba katılmadan yapıldığı takdirde, ister istemez düşünülmeyen şeylerle karşılaşılır. De Lana'nın 1670 yılında tasarladığı uçan kayığı, "uçmak konusundaki ham hayalin" çok açık bir örneğidir. De Lana, dört bakır kürenin içlerinin havasını boşaltırsa, havadan daha hafif olan bu kürelerin yelkenli bir gemiyi havaya sürükleyebileceklerini düşündü. Zavallı De Lana, havanın basıncı ile kürelerin ezilebileceklerini aklına bile getirmemişti.



Uçmak heyecanı, sınır tanımamaktadır. Bu yüzden birçok kanat ve pervaneleri bulunan uçan bir ev yapmayı tasarlıyanlar bile olmuştur. 1619'da doğup 1655'de ölen Fransız yazarı Cyrano de Bergerac, çiğden faydalanarak havada durmayı tasarlamıştır. Çiğin güneşte buhar olup havaya yükseldiğini gören Bergerac, birkaç cam tüpü, çiğ ile doldurup kemerine takmayı düşünmüştü. Cyrano bu şairce taşıma aracıyla Ay'a ulaşmak istiyordu !





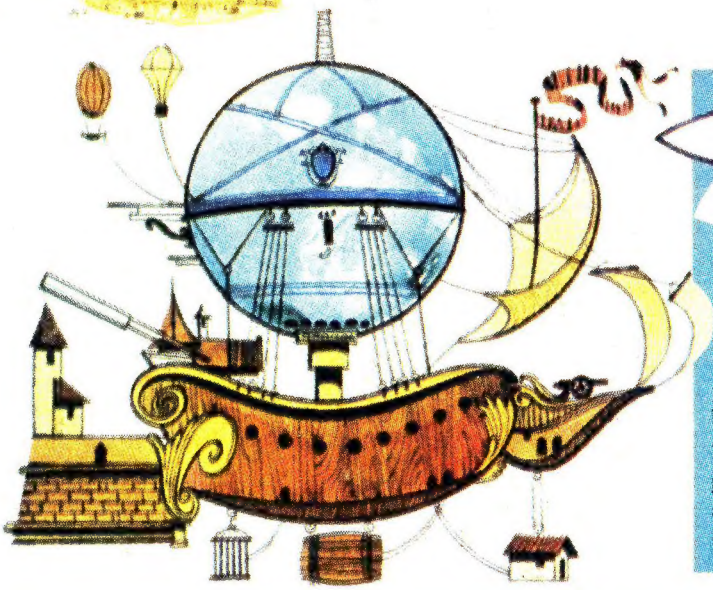
"Hava düello"larını düşünenler bile olmuştur. İnsan henüz uçmasını bilmediği halde hava egemenliğine özenmiştir. Sağda 1700 yılının paraşütçü bir piyade - sini görüyoruz. Sepette ise savaş için gerekli şeyler bulunmaktadır.

İnsanoğlunun bir gömlek yüzünden uçmaya başlayacağını kim düşünürdü. Şaka gibi ama bir gerçektir. Bir gün, Josephe ve Etienne Montgolfier adında iki Fransız kardeş kurutmak için küçük bir ateşin üzerine serdikleri bir gömleğin, esrarengiz bir

kuvvet tarafından havaya sürüklenmek isteniyormuş gibi bir takım hareketler yaptığını görmüşlerdir. Montgolfier kardeşler, bunun sıcak havanın etkisinden ileri geldiğini anlamamışlar, cisimleri havaya kaldırabilecek bir "elektrik dumanı" keşfettiklerini düşünmüşlerdir.

Montgolfier kardeşler, taftadan altı açık bir yarım küre yapıp, içinde saman ve yün karışımı yanan bir mangalı kürenin açık olan yerine koyunca, onlara göre "elektrik dumanını" meydana

1870 yılında, Fransız - Alman savaşında Paris kuşatılınca halk memleketin öteki kısımlariyle bu balonlar sayesinde bağlantı kurabilmiştir.



getirecek karışım bu idi. Küre havaya kalkmıştır.

Bundan sonra iki kardeş deney üzerine deney yapmışlar ve 1783 yılında, bir balonu 2000 metreye kadar uçurmuşlardır. Haber kısa zamanda Paris'e ulaşmış, kimyacı Lavoisier'nin de bulunduğu bilim akademisi üyeleri deneyin başkentte tekrarlanmasını istemişlerdir.

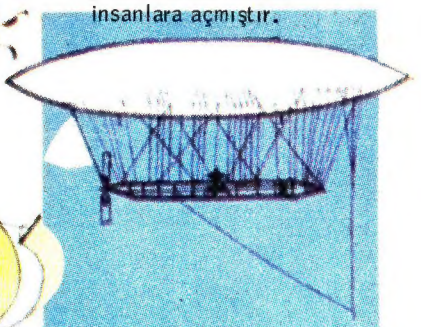
Bu arada Alexandre Charles adında Parisli bir profesör bir balonu Montgolfier kardeşler usulü ile hemen havaya uçurmayı teklif etmiştir.

Bilimsel âletler yapıcısı Robert kardeşlerin yardımiyle üç metre çapında büyük ipek bir balonun içini hidrojenle doldurmuş ve bu balon, 27 Ağustos günü 300.000 Parislinin şaşkınlık ve hayranlıkları arasında havaya uçurulmuştur. Fakat hidrojenin bazan fena oyunları vardır, böylece balon bir yığın beyaz bulutun arasında gözden kaybolduktan sonra patlamış ve Paris'e 24 kilometre uzaklıktaki Gonesse kasabasına düşmüştür.

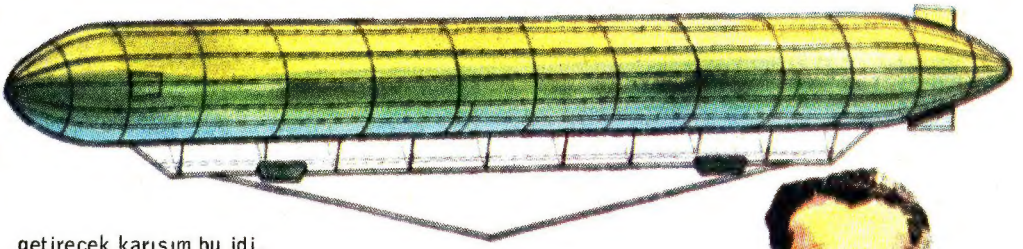
Düşen, balonun şeytan olduğunu sanan köylüler yaba ve sopalarla saldırmışlar sonra da bir atın arkasına takıp tanınmaz bir paçavra yığını haline gelinceye kadar bir saatten fazla tarlalarda sürüklemişlerdir. Fakat ne

olursa olsun, Zepplin balonlariyle en büyük gelişimini bulacak olan hidrojenli balon artık icat edilmiştir.

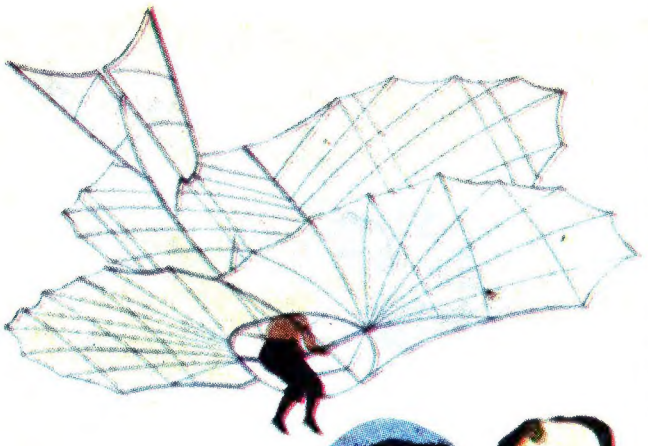
İnsanoğlunun ilk olarak havaya çıkması yine de Montgolfier kardeşler sayesinde olmuştur. 21 Kasım 1783'de, içinde Pilatre de Rosier ile Marki François d'Arlandes'in bulunduğu Montgolfier balonu, kaynaşan bir kalabalık arasında havaya yükselerek büyük gökyüzü yolunu temelli olarak insanlara açmıştır.



Motorla hareket eden ilk balonlardan biri Brezilyalı Alberto Santos Dumont tarafından yapılmış ve korkunç uçuşlariyle bu taşıma aracının büyük olanaklara sahip olduğunu göstermiştir



12 Mayıs 1926'da, Umberto Nobile'nin tasarladığı ve idare ettiği Norge adlı balon Kuzey kutbu üzerinde uçmuştur.



Şimdi de insanoğlunun uçağı nasıl gerçekleştirdiğini görelim. İnsan kuşlara bakarak uçmaya özenmiş ve ilk denemelere girişmişti. Gerçekten, insanlar, hemen bütün buluşlarında hep tabiattan esinlenmişlerdir. Fakat, kas kuvvetiyle çalışan bir makina tarafından çırpılan kanatlarla uçmak mümkün olmamıştır. Buna en büyük engel ağırlıktı. İnsanlar bu yüzden, dikkatlerini (Duman, buhar, sıcak hava) gibi doğal olarak havaya çıkmaya eğilimli olan şeylere çevirmişlerdir. Bu gözlemlerden balon meydana gelmiş ve yavaş yavaş yönetilen bir duruma getirilmiştir.

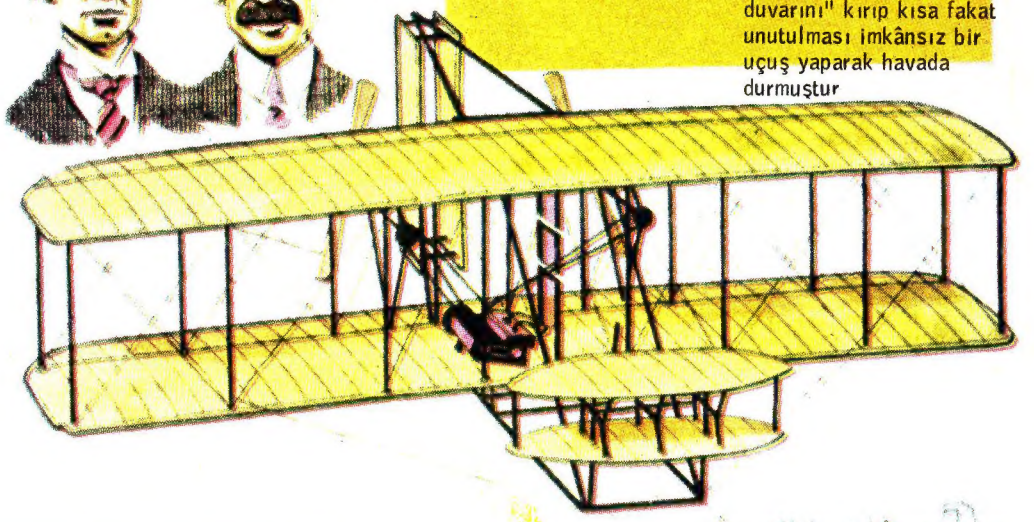
İnsanoğlu "havadan daha ağır" olan bir aracı uçurmayı başaramayınca daha hafif olanı uçurmakla intikamını almıştır. Fakat gerçek çözümünün avucunun içinde bulunduğunun farkına varmamıştır. Çinliler, çok eski zamanlarda uçurtmayı biliyorlardı. Franklin adlı bir bilgin bir uçurtma ve bir anahtarla yıldırımı yakalamıştı. Bu olay 1752 yılında olmuş ve o zaman hiç kimse uçurtmanın çok az değişikliklerle uçak olabileceğinin farkına varmamıştı.

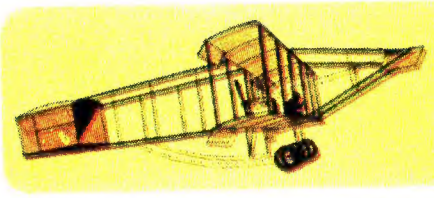
Yüzyılın sonuna doğru George Capley adında bir İngiliz önce uçurtmayı sonra uçağı keşfetmiştir. Gerçekten, gökyüzünde, güvenle boşlukta durabilen havadan daha ağır planörün bulunması onun deneyleri sayesinde gerçekleştirilmiştir.

Yüzyılın sonuna doğru Alman Otto Lilienthal ilk planörü yaptı. Lilienthal bununla otuz metre yükseklikteki bir tepeden kendini bırakarak ikibinin üstünde uçuş yapmıştır.

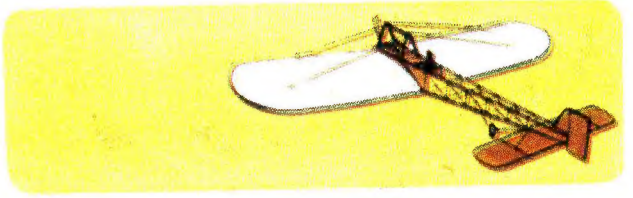
Lilienthal bu deneyleri yaparken hayatını kaybetmiş, ama Wright kardeşlerin 1903 yılında yaptıkları tarihi uçuşa yol açmıştır. Gerçekten, o yılın soğuk bir aralık sabahında Kuzey Karolina'nın Kitty Hawk plâjında tarihin ilk motorlu uçağı "ağırlık duvarını" kırıp kısa fakat unutulması imkânsız bir uçuş yaparak havada durmuştur

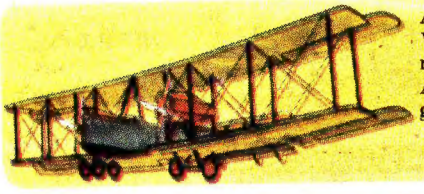
Sağda resimleri bulunan Orville ve Wilbur Wright kardeşler 17 Aralık 1903 de tarihin ilk motorlu uçuşunu bu iki kanatlı uçakla yaptılar. Uçağın, bisiklet zincirleriyle hareket eden ve bir kapaktan idare edilen iki pervanesi vardı.



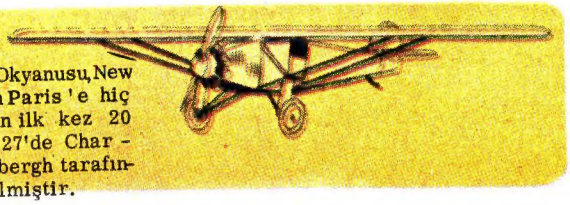


Henry Farmon, Voisin (Komşu) adı verilen bu uçakla Avrupa'da ilk uçuşlarını yapmıştır.

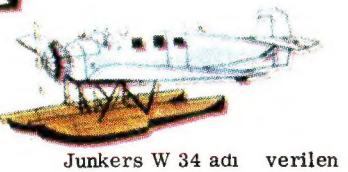




Alcoch ile Brown bir Vickers Wimy'ye binerek 1919'da ilk kez Atlantik Okyanusunu geçtiler.



Atlantik Okyanusu, New York'dan Paris'e hiç durmadan ilk kez 20 Mayıs 1927'de Charles Lindbergh tarafından geçilmiştir.



Junkers W 34 adı verilen Almanların bu ilk yolcu uçağı 1920'de altı yolcu taşımaktaydı.

Bu ünlü DC-3 (Dakota" uçağı 1936 yılından beri hala bazı hatlarda kullanılmaktadır.

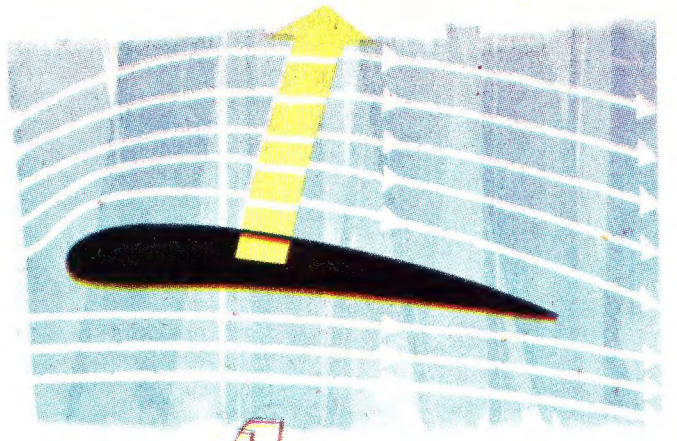
1940 yılında, 40 yolcu taşıyan Loch-Hees "Constellation" uçakları ortaya çıkmıştır

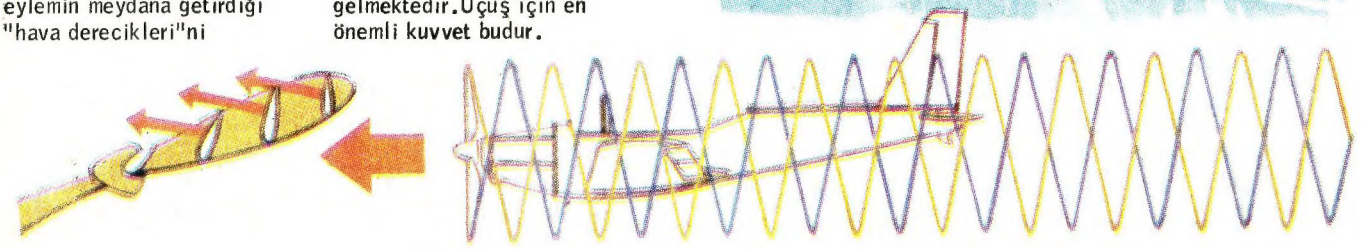
Douglas DC-8 dünyanın bütün havayollarında görülen ilk modern "jet"lerdendir

Uçak nasıl kullanılır

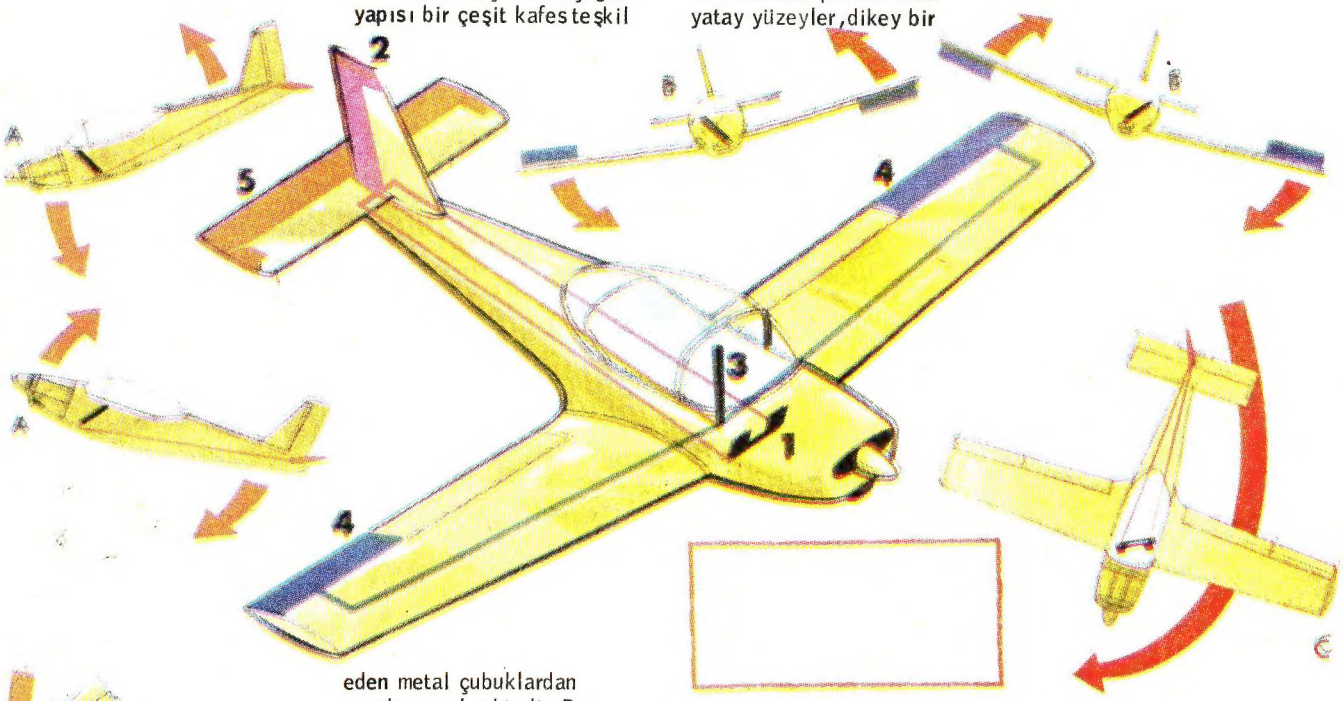
Kuşların kanat çırptıklarını gördük. Bundan anlaşıldı ki, uçma eylemi çırpılan kanatlar tarafından yapılmaktadır. Bu eylemde, hava durup kanat hareket etse de, veya kanat durup hava hareket etse de sonuç değişmez. Eylemin her iki şeklinde de "yukarıya doğru bir itiş" vardır.

Sağdaki resim kanadın "yandan görünüşü" ile eylemin meydana getirdiği "hava dereciklerini" göstermektedir. Kanadın üstünden geçen dereciklerin, altından geçen dereciklerden daha uzun bir yol yaptıkları kolayca görülür. Bu, havanın kanadın altına göre, üzerinden daha hızlı geçtiğini ortaya koyar. Fakat hızın artmasına karşılık basınç azalmakta ve kanadın yüzü üzerinde onu yukarı doğru emen bir çeşit boşluk meydana gelmektedir. Uçuş için en önemli kuvvet budur.



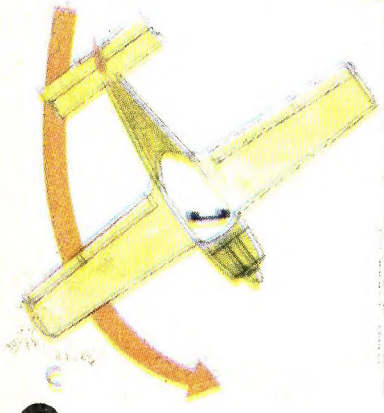


Uçak bir hava makinasıdır. Bu nedenle hem hafif hem de sağlam yapılı olmalıdır. Gerçekten uçağın yapısı bir çeşit kafes teşkil eden metal çubuklardan meydana gelmektedir. Dış kaplaması telâ, tahta veya plâstik olabilir. Ancak ağırlığının belirli bir sınırı aşmaması gerekir. Uçağın gövde kısmında pilot ve yolcular için yer verilmiştir. Dış kısmı, daha çok görüş olanağı sağlamak için genellikle saydam bir tabaka ile kaplanmaktadır. Uçağın diğer önemli bölümleri ise, pervane ile birlikte büyük bir vantilatör gibi çalışan motor, içlerinde benzin depoları bulunan kanatlar, kuyrukta bulunan ve kanatlara paralel olan yatay yüzeyler, dikey bir yüzey üzerine yerleştirilmiş olan yön dümeni, kalkış ve iniş için gerekli tekerleklerdir. Uçaktaki motor, pervaneleri istenilen şekilde döndürmeye yarar.



Şimdi kanatlar hakkında herşeyi biliyoruz. Yalnız, uçmakta olan bir uçağın nasıl yönetildiğini öğrenmeliyiz.

Yapılacak manevralar, bazı yüzeylerin hareketine bağlıdır. Bu yüzeyler şunlardır: (A) kapaklarını ileri-geri çekerek yönetilen "derinlik" dümeni, (B) kapağını sağa-sola hareket ettirerek yönetilen kanat uçları ve (C) pedalı ile yönetilen yön dümeni. Motorun hızının, uçağın hal ve duruşuna göre ayarlanması gerekmektedir.



Bunlar uçak motorlarıdır. Solda alışılmış pistonlu motor görmekteyiz. Sağda türbinli pervane görülmektedir. Bu durumda pervane çok hızlı dönen bir türbinle işletilmektedir.

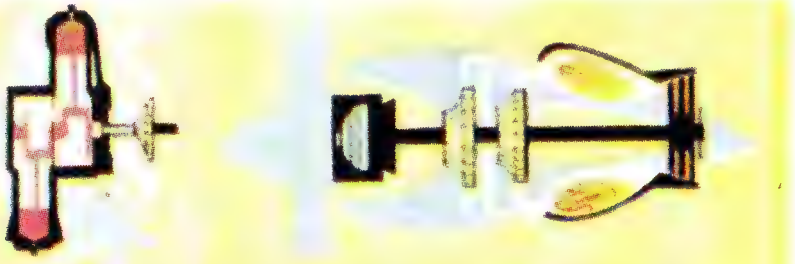
Bu olaydan bir fizik kuralı çıkarabiliriz; bu kural şöyledir: Her hareketin (Mermiyi iten kuvvet) eşit ve ters bir tepkisi vardır (Topu geriye iten kuvvet). Böylece basınçlı bir gazı bir borunun açık olan ucundan çıkarınca, borunun öteki kapalı ucunda gazın geliştirdiği itişe eşit bir itiş olacaktır. İşte, tepkili motor budur.

Söylediklerimizden şu sonuç elde edilmektedir: Gazın itişi ne kadar kuvvetli olursa tepki de o kadar kuvvetli olur

Uçan bir makinayı havada tutmanın yolu bulunduktan sonra onu geliştirmek çareleri arandı. Birkaç yıl içinde uçağın idaresiyle ilgili tertibat geliştirilmiş ve daha kudretli motorlar kullanılmıştır. Sonra, birinci ve ikinci dünya savaşları, uçağın gelişmesine kesin olarak yardım etti. Böylece çok hızlı, uçaklar yapıldı.

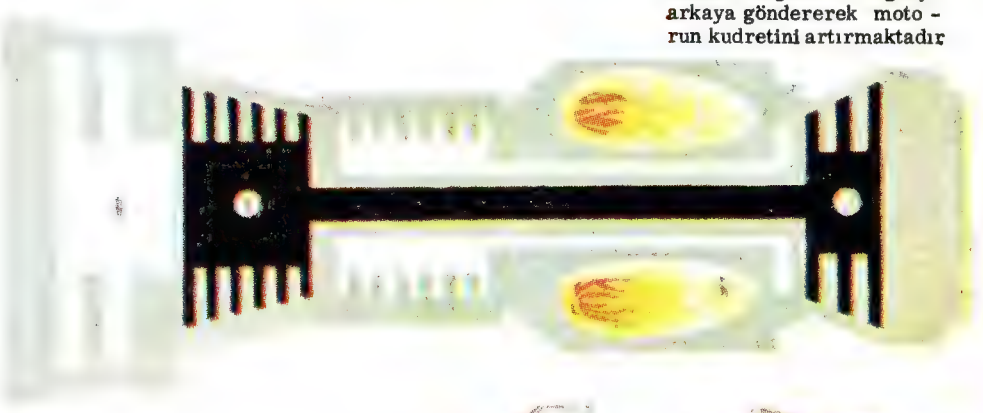
Pervaneli motorun, özellikle savaşta, ihtiyaç duyulan hızı aşmasına imkân yoktu. O zaman yeni ve ileri itme çeşidi düşünüldü; bu da uzun zamandan beri bilinmekte, ama henüz havacılıkta kullanılmamaktaydı.

Sinemada ateş yapan bir topu gördünüz mü? Top her atışta geriye doğru sıçramaktadır, çünkü mermiyi ileri fırlatan patlama geriye doğru da etki yapmaktadır.



Solda, tarihin ilk tepkili uçağı görülmektedir, adı Gloster-28 olan bu uçağın tasarılarını Frank Whitte yapmıştır. Aşağıda, çok hoş bir Messerschmitt Me - 262 görmekteyiz, bu uçak 1944 yılının sonbaharında hizmete girmiştir.

Solda tepkili türbinin şemasını görmekteyiz: 1) Hava kompresörü, (Hava sıkıştırma aleti); 2) Türbin; 3 - Patlama odası. Aşağıda çift akımlı bir türboreactör şeması gösterilmektedir 1) Kompresör; 2) Türbin; 3) Patlama odası, 4) Vantilatör. Vantilatör, havanın bir kısmını doğrudan doğruya arkaya göndererek motorun kudretini artırmaktadır



"Çift akımlı türboreaktör", jet tipi uçakların sonuncusudur. Öndeki büyük vantilatörden gelen havanın büyük bir kısmı çıkan gaza kendi itişi de katılmak suretiyle doğrudan doğruya arkaya atılmaktadır. Sağda jumbo-jet'lere yerleştirilen dört türbovantilatörden (Vantilatörlü türbin) biri görülmektedir.

2

GİZLİ AJAN JİM

BAŞKA BİR GÖREV Mİ ALDINIZ ?

EVET... FRANSA 3. BÖLGE B.

TEDBİRLİ OLUN, BAYIM, HOLLANDA'YA SON GİDİŞİMİZDEN SONRA ALMANLARIN SİZİ PEK HAFİFE ALMADIKLARINI BİLİYORUM .

BEN HER ZAMAN TEDBİRLİYİMDİR, CHARLIE HEM DE ÇOK TEDBİRLİYİM. BU KEZ DE YAKALANMAMAYA KARARLIYIM ..

JİM LACY BİR SAAT SONRA, LONRA'NIN GÜNEYİNDE KÜÇÜK BİR ASKERİ HAVA ALANINA GELDİ ...

LAOX

RAF

BEŞ DAKİKA SONRA HAREKET EDİYORUZ, JİM. İHTİYACIN OLAN ŞEYLERİN HEPSİ UÇAKTADIR .

HAZIRIM ... AH, RED ... "DUMY"(X) Yİ YÜKLE..

BU ARADA DIŞARIDA UMUMİ BİR TELEFON KABİNİNDE...

ADAMINIZ ŞİMDİ HAREKET EDİYOR. FRANSA 3. BÖLGE B İŞLERİ İYİ YAPACAK OLURSANIZ MÜKEMMEL BİR FIRSATTIR BU...

(X) TALİMLERDE KULLANILAN BEBEK ...

LONRA'DA GÖREVLİ BULUNAN İKİ ALMAN CASUS HABERİ ALDILAR ...

LACY ŞİMDİ HAREKET EDİYOR ÇABUK, ARRAS KOMUTANLIĞINI ARA .. BU DEFA YAKALAYACAĞIZ ONU ..

AH, LÂNET OLASI! İŞTE BU GÜZEL BİR HABER !..

ALO, ALO ... JACOB, ROSELLA'YI ARA. JACOB, ROSELLA'YI ARA... BENİ İŞİTİYOR MUSUNUZ? ALO..

EVET, JACOB, BURASI ROSELLA. SENİ İŞİTİYORUZ. YENİ NE HABER? ALO...

LACY ŞİMDİ SİZİN TARAFTA OLMASI GEREKEN 3. BÖLÜK B.'YE HAREKET ETTİ BİR TUZAK HAZIRLAYIN. ALO...

ÇOK GÜZEL JACOB DERHAL ALDIĞIN HABER VİSKİ ...

BİR KAÇ SANİYE SONRA LONDRA'DAN GELEN HABER ARRAS ŞEHRİ BİRLİKLERİNİN KOMUTANI S.S. ALBAY KELLER'E İLETİLDİ ...

ALDIĞIMIZ HABERLERE GÖRE 3. BÖLGE B. MAUPAN BUĞDAY TARLALARIDIR. YÜZBAŞI BURGER HAREKÂTI SİZ İDARE EDECEKSİNİZ.

BUNDAN DAHA İYİ BİR ŞEY İSTEYEMEZDİM ALBAYIM LACY YERE İNERSE YARIN SABAHTAN ÖNCE BURADA, ELİNİZDE OLUR.

S.S. ASKERLERİYLE DOLU ÜÇ KAMYON LACY'NİN UÇAĞININ İNECEĞİ BÖLGEYE HAREKET ETTİ.

...VE YARIM SAATTEN AZ BİR ZAMAN SONRA...

KAMYONLARI BIRAKIP, BUĞDAY TARLALARINA SAKLANALIM. YERE İNDİĞİNİ GÖRÜRÜZ...

AY BULUTLARLA ÖRTÜLÜ... AMA YETERİ KADAR GÖRÜNÜYOR. SONUNDA ELİMİZE DÜŞECEK...

BİR SAAT BEKLEDİKTEN SONRA...

İŞTE YÜZBAŞIM, İŞİTİYOR MUSUNUZ?.. UÇAK GELİYOR!..

EVET, İŞİTİYORUM. ASKERLERE HABER VER, ÇAVUŞ BERMANN. ANCAK BİR ŞEY YAPAMAZLARSA ATEŞ ETSİNLER. ONU SAĞ OLARAK İSTİYORUM.

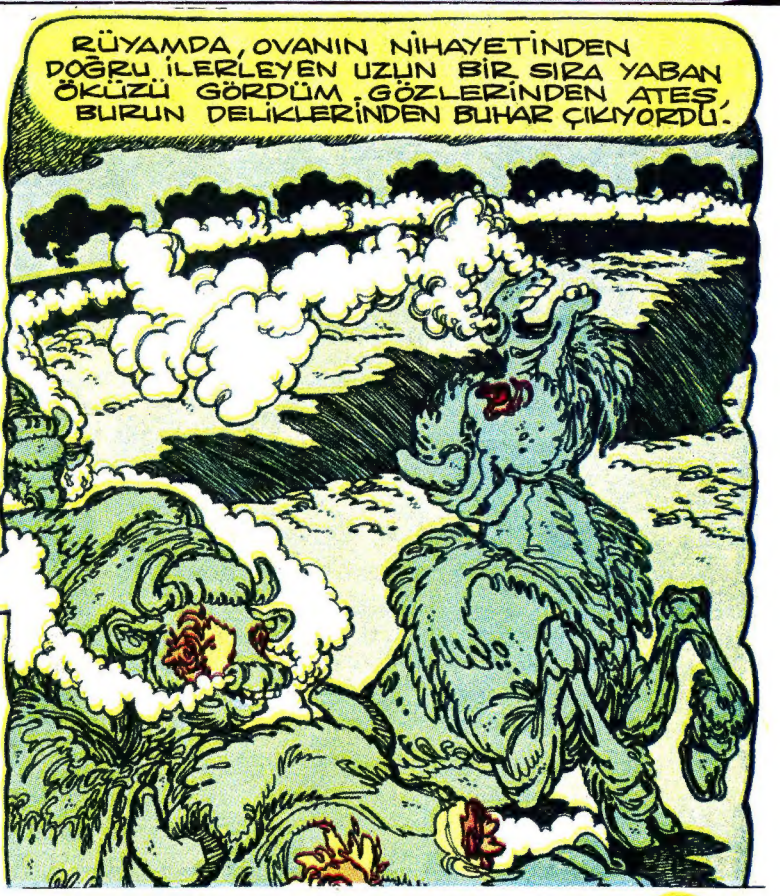
BURAYA GEL, BERMANN. UÇAK GELİYOR GEREKMEDİĞİ TAKDİRDE ATEŞ ETMİYECEĞİZ. ONU SAĞ OLARAK İSTİYOR YÜZBAŞI.

İNGİLİZ CASUSUNU GETİRMEKTE OLAN UÇAK AYNI ANDA 3. BÖLGE B. ÜZERİNDE UÇTU...

GELDİK, JİM... HAYDİ...

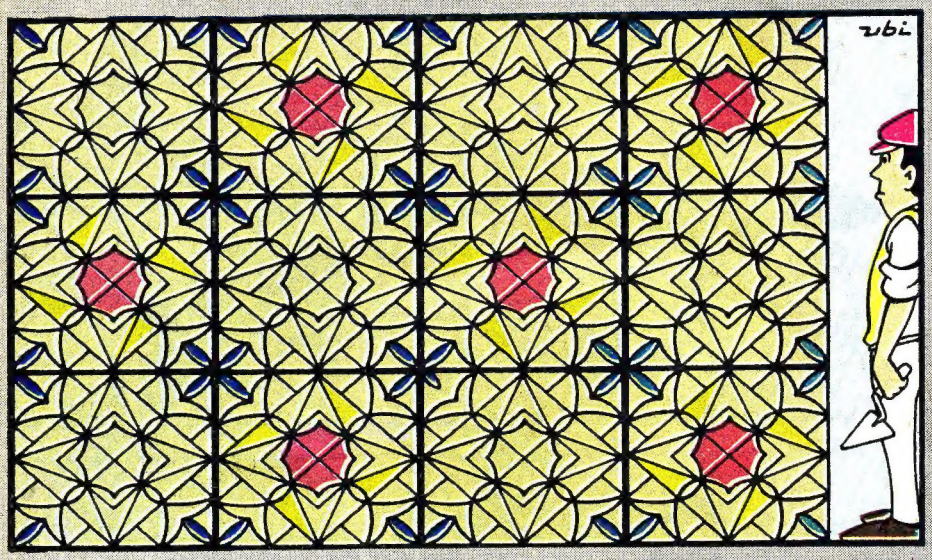
DEVAMI VAR

ALBAY BUM — Büyük Rüya 2



SIRA HALİNDEKİ O KORKUNÇ HAYVANLAR DEMİRYOLU İDİ...
DEMİRYOLU BU KADAR KÖTÜ BİR ŞEY OLABİLİR Mİ? CAM GÖZLÜ ADAM DEMİRYOLUNUN UYGARLIK VE İLERLEME GETİRECEĞİNİ SÖYLEDİ. VE BUNU, SANKİ ONLAR İYİ ŞEYLERMİŞ GİBİ SÖYLÜYORDU...
BİZ BİR ŞEY SÖYLEYEMEYİZ, OĞLUM. BÜYÜK RUH BİZDEN VE CAM GÖZLÜ ADAMDAN MUHAKKAK ÇOK BİLİR. YALNIZ ONUN SESİNİ DİNLEMEK ZORUNDAYIZ...
BEYAZ ADAMLARA RÜYANI NEDEN SÖYLEMEDİN?
SÖYLESEYDİM BENİMLE ALAY EDERLERDİ... BEYAZLAR SADECE ELLERİYLE DOKUNDUKLARI ŞEYLERE İNANIRLAR.
AMA BÖYLE, KÖPRÜYÜ SADECE PARA YÜZÜNDEN İSTEMEDİĞİNİ DÜŞÜNECEK OLURLARSA, TOPLARIYLA ASKERLERİNİ GÖNDERİRLER.
YAPAMAZLAR ONU... TOPRAKLARIN BENİM OLDUĞUNU GÖSTEREN MÜHÜRLERLE DOLU KÂĞIDI GÖRDÜLER.
ALBAY BUM ŞAN VE ŞEREF BUDALASIDIR. AMA DAMGALI KÂĞIDA KARŞI ÇOK SAYGISI VARDIR.
KAZAN'IN HAKKI VAR.
BU KONU KAPANDI, BİNBAŞI! KAZANIN ELİNDE TOPRAKLARIN KENDİSİNE VERİLDİĞİNE DAİR O KÂĞIT BULUNDUKÇA PARMAĞIMIZI BİLE KIMILDATAMAYIZ...
PUH
KAZAN'IN ELİNDE O KÂĞIT BULUNDUĞU SÜRECE... HA-HA.. EVET, ÖYLE YA... O KÂĞIT YARIN KAZAN'IN ELİNDE OLMAZSA..
CONTINUA

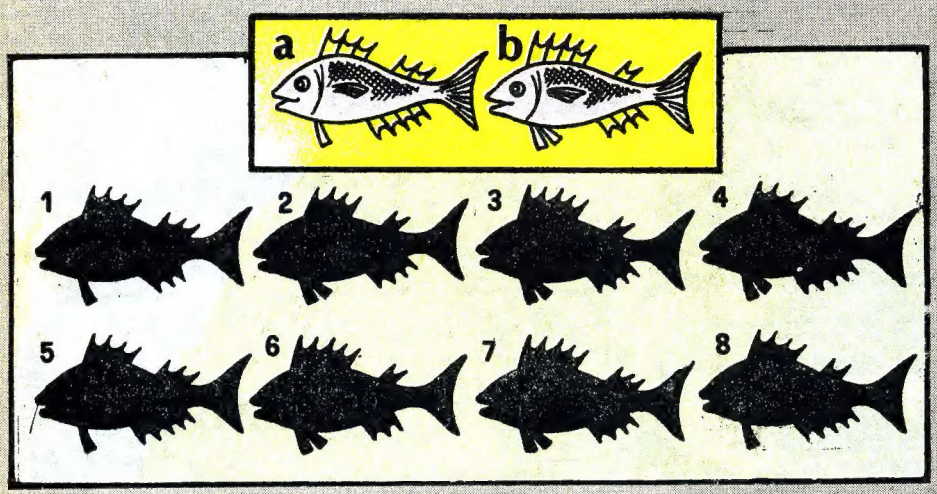
EĞLENCELİ BULMACALAR



Süre:2 dakika

BENZEMEYEN ÜÇ KARE:

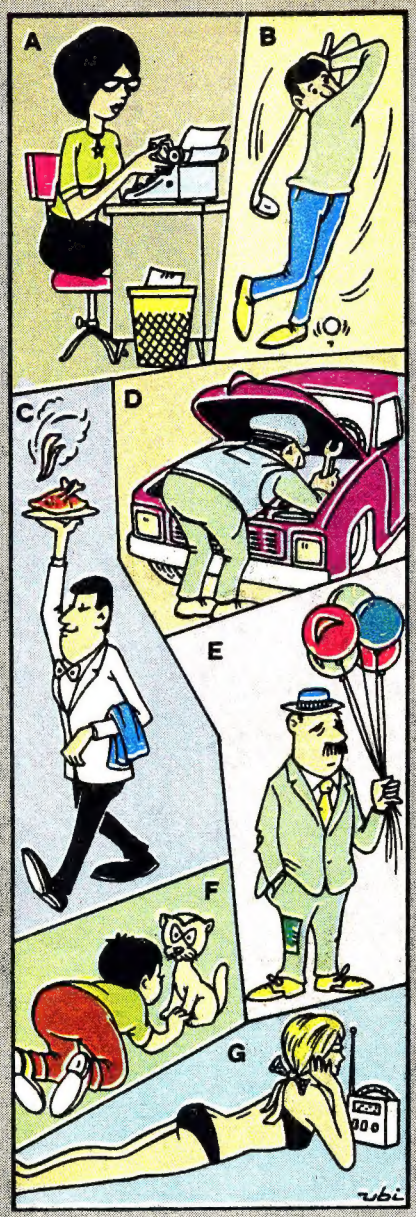
Üstteki 12 kareden yalnız üçü şekil yönünden 9 kareye benzemiyor. Bunlar hangileridir?



Süre:1 dakika

BALIKLARIN GÖLGELERİNİ BULUNUZ

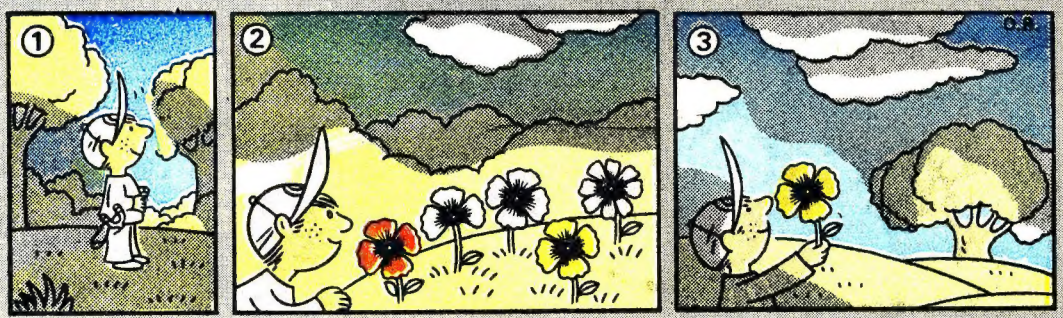
En üstteki A ve B balıklarının gölgelerini bulunuz ...



Süre:3 dakika

BENZER ŞEKİLLER:

Yukarıdaki resimlerde birer şekil ikişer ikişer karşılıklı karelerde var. Bunları bulunuz...



Süre:1 dakika

ÇETİN'İN KOPARDIĞI MENEKŞE HANGİSİ:

Afacan Çetin, kırda dolaşırken 2. karede görülen menekşelerden bir tane kopartmış. 3. karede elinde gördüğünüz koparılan menekşeyi 2. karede bulabilir misiniz?

cevaplar

BENZEMEYEN ÜÇ KARE: 1. sıranın 3. karesi, 2. sıranın 2. karesi, 3. sıranın 3. karesi. BALIKLARIN GÖLGELERİ: A-5, B-3. ÇETİN'İN KOPARDIĞI MENEKŞE: Soldan 4. menekşe. BENZER ŞEKİLLER: A-E: Şeperteki kâğıt parçası ile pantolondaki yama, E-D: Otonun motor kapağındaki süs ve balonun üzerindeki gölge, D-G: Otonun direksiyonu ile radyonun sopa, G-C: Sağın ucu ve tavşan dumanı, C-F: Papyon ile kedinin gözleri, F-B: Adamın topuğu ve golf sopasının ucu.